

# **PENGKAJIAN PERMOHONAN IZIN TERBANG (*FLIGHT APPROVAL*) UNTUK PENAMBAHAN PENERBANGAN (*EXTRA FLIGHT*) ROUTE DALAM NEGERI DI BANDAR UDARA NGURAH RAI – BALI**

**Dina Yuliana <sup>\*)</sup>**

Peneliti Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan  
Jalan Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta

## **ABSTRACT**

*Research about Flight Approval for Extra Flight Domestic Route in the Ngurah Rai Airport - Bali has been done. The aim of research is to know the difference of the perception between the airlines for the mechanism of the implementation flight approval to extra flight in the Ngurah Rai Airport - Bali by the Director General of Aviation Transportation by using the Kruskal Wallis Test method. The results of the research show that there are significant difference perception between the airlines, but in the principle perception of airline was together positive towards the process of flight approval in hard copy (physical) was compared through the short message service, the facsimile or the electronics letter (the e-mail/g-mail).*

*As long as period in September 2010 up to March 2011 (7 months), total flight approval to extra flight was 685 and it was increased on the day or the holiday season like at the time of the New Year holiday (in December - in January) and the school child's holiday (in May - in June) on 2010.*

**Keywords:** *flight approval, extra flight, Kruskal Wallis Test, airlines*

## **PENDAHULUAN**

Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara. Oleh karena itu, Angkutan udara mempunyai peranan penting dalam memperkuat kehidupan berpolitik, pengembangan ekonomi, sosial budaya dan keamanan

dan pertahanan. Merupakan bagian dari subsistem transportasi udara, kebijakan umum angkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan udara secara selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman, dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.

Permintaan izin untuk membuka penerbangan tambahan (*extra flight*) ke Bali banyak diajukan oleh perusahaan penerbangan domestik kepada Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan telah menerbitkan sebanyak 535 izin terbang (*flight approval*) untuk penerbangan tambahan (*extra flight*) yang diminta oleh perusahaan penerbangan

lokal dan asing. Gunaantisipasi melonjaknya penumpang pada masa liburan sekolah di tahun 2010 pada 1 Juni 2010 hingga 23 Juni 2010 diterbitkan 535 izin terbang, rinciannya 364 frekwensi penerbangan domestik dari 11 perusahaan penerbangan lokal yaitu PT. Garuda Indonesia, PT. Merpati Nusantara Airlines, PT. Lion Air, PT. Indonesia Air Transport, PT. Express Air, PT. Batavia, PT. Riau Air, PT. Trigana, PT. Wings Air, PT. Sriwijaya, dan PT. Mandala. Perusahaan penerbangan asing yang meminta penerbangan tambahan adalah PT. Silk Air, PT. Air Asia, PT. Malaysia Airlines, PT. Qantas, PT. China Eastern, PT. Cathay Pacific, dengan total 171 frekuensi penerbangan.

Berdasarkan hal tersebut, maka diperlukan suatu pengkajian pelayanan *flight approval* untuk penambahan penerbangan (*extra flight*) di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali guna mengetahui mekanisme/ pelaksanaan pelayanan *flight approval* dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.

Permasalahan adalah apakah ada perbedaan persepsi antara perusahaan penerbangan terhadap mekanisme pelaksanaan *flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali?

Tujuan pengkajian adalah untuk mengetahui perbedaan persepsi antara perusahaan penerbangan terhadap mekanisme pelaksanaan *flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali. Kegunaan dari pengkajian ini adalah:

1. Bagi penyelenggara bandar udara adalah dapat memahami kebutuhan dan keinginan perusahaan angkutan udara dengan baik sehingga penyelenggara bandar udara dapat memberikan pelayanan terbaik kepada

perusahaan angkutan udara yang beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali;

2. Bagi pengambil keputusan/ regulator adalah sebagai bahan masukan pemangku kepentingan dalam peningkatan pelayanan terkait dengan perijinan di bidang angkutan udara.

Ruang lingkup pengkajian peraturan-peraturan yang terkait dengan permohonan izin terbang (*flight approval*) untuk penambahan penerbangan, data statistik perusahaan angkutan udara dalam negeri yang mengajukan permohonan ijin terbang (*flight approval*) di Bandar Udara Ngurah Rai, permohonan ijin terbang (*flight approval*) untuk penambahan penerbangan dalam negeri, dan analisis dan pembahasan tingkat pelayanan permohonan ijin terbang (*flight approval*) untuk penambahan penerbangan rute dalam negeri di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali.

## TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 195 / IX / 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*), penambahan penerbangan (*extra flight*) adalah kegiatan penerbangan yang dilaksanakan untuk memenuhi tingginya permintaan kapasitas angkutan udara pada musim sibuk (*peak season*) atau lonjakan penumpang pada rute tertentu. Persetujuan terbang (*flight approval*) adalah persetujuan yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang di bidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan/atau hak angkut (*traffic rights*) dan/atau penggunaan pesawat udara.



Dasar hukum dalam pelaksanaan teknis permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) adalah undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Angkutan Udara, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerbitan Flight Approval, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/ 251/ XII/ 2008 tentang Perubahan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerbitan Flight Approval, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2759/XII/2010 tentang perubahan kedua atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerbitan Flight Approval.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara telah mengatur tentang prosedur-prosedur pelaksanaan ijin terbang (*flight approval*) yaitu:

#### 1. Ketentuan Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*):

Jenis kegiatan yang harus memiliki persetujuan terbang (*flight approval*)

- Angkutan udara niaga berjadwal yang dilaksanakan diluar persetujuan yang telah diterbitkan;
- Angkutan udara niaga tidak berjadwal;
- Angkutan udara bukan niaga (*general aviation*);
- Penerbangan lintas wilayah udara Indonesia (*over flying*) oleh pesawat udara asing;
- Pendaratan teknis (*technical landing*) bukan untuk tujuan komersil oleh pesawat udara asing;
- Penerbangan tanpa penumpang umum (*ferry flight*) untuk ke dan dari luar negeri.

#### 2. Jangka Waktu Pelaksanaan Penggunaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*):

- Setiap penerbangan yang menggunakan pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk, persetujuan terbang (*flight approval*) hanya berlaku untuk 1 (satu) kali penerbangan;
- Setiap penerbangan yang menggunakan pesawat udara dengan kapasitas maksimum 30 (tiga puluh) tempat duduk, persetujuan terbang (*flight approval*) diberikan untuk lebih dari 1 (satu) penerbangan dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal persetujuan terbang (*Flight Approval*) diberikan.

Pemberian Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) akan dikenakan biaya sesuai dengan ketentuan yang berlaku dibidang Keuangan Negara tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (PP No 6 Tahun 2009 tentang PNB) atau Penerimaan Asli Daerah (PAD). Dalam keadaan mendesak, yang diperlukan untuk kelancaran penyediaan kapasitas diluar jam kerja dan hari libur, permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) dapat diajukan melalui Pesan Layanan Singkat (Short Message Service), Faksimili atau Surat Elektronik (e-mail/g-mail).

## METODOLOGI

Lokasi pengkajian di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali sebagai salah satu bandar udara internasional dan bandar udara utama di Indonesia dengan frekuensi penebangan yang cukup tinggi. Metode pengumpulan data yang dilakukan dalam pengkajian ini adalah dengan melakukan wawancara dan survei dengan menyebarkan kuesioner yang berisi instrumen-instrumen yang terkait dengan variabel yang akan diteliti. Data dalam pengkajian ini bersifat data primer, yang dikumpulkan melalui instrumen berupa kuesioner, disebarkan kepada responden. Metode pengambilan sampel dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Pengambilan data primer melalui survei menggunakan kuesioner tertutup dan terbuka.

Responden dalam pengkajian ini adalah perusahaan angkutan udara yang ada di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali yaitu 8 (delapan) airlines yaitu Batavia Air, Garuda Indonesia, Indonesia Air Asia, Indonesia Air Transport, Lion Air, Mandala Airlines, Merpati Nusantara, dan Sriwijaya Air.

Pengkajian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan persepsi perusahaan angkutan udara terhadap mekanisme pelaksanaan *flight approval* yang dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan Udara. Oleh karena data yang dikumpulkan merupakan data kualitatif maka dalam rangka analisis statistik data kualitatif tersebut akan diubah menjadi data kuantitatif melalui proses kuantifikasi data kategoris.

### 1. Uji Validitas dan Reliabilitas

*Validitas* menunjukkan sejauh mana suatu pengukuran mampu mengukur apa yang ingin diukur. Kuesioner yang dipakai dapat mengukur apa yang

ingin diukur. Untuk memenuhi uji validitas menggunakan tehnik *korelasi product moment* dari *Pearson* dengan rumus sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(n\sum x^2 - (\sum x)^2)(n\sum y^2 - (\sum y)^2)}}$$

Keterangan :

$r_{xy}$  : koefisien korelasi antara skor pernyataan tertentu dengan skor total skala sikap.

$x$  : skor sebanyak pada pernyataan tertentu

$y$  : skor total pada skala sikap

$n$  : banyaknya subyek keseluruhan item

Hasil perhitungan validitas dinyatakan valid setelah dibandingkan dengan  $r$  tabel pada taraf signifikan 5%, bila nilai  $r$  hitung  $> r$  tabel (5%), maka dapat disimpulkan bahwa data tersebut valid.

Untuk mengukur reliabilitas instrumen dalam pengkajian ini digunakan teknik analisis dengan menggunakan *alpha cronbach* yang menunjukkan reliabilitas konsistensi internal, dan homogenitas antar butir dalam variabel yang diteliti. Suatu instrumen dapat dikatakan reliabel apabila  $\alpha$  lebih dari 0,6 (Sekaran, 2000: 312). Rumus *Alpha Cronbach* adalah sebagai berikut ini :

$$r_n = \left[ \frac{n}{n-1} \right] \left[ 1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Keterangan

$r_n$  = reliabilitas yang dicari

$n$  = jumlah butir pernyataan

$\sum \sigma_i$  = jumlah variansi seluruh butir,

$\sigma_t$  = variansi total



## 2. Uji Kruskal Wallis

Setelah melakukan uji validitas dan uji reliabilitas, maka langkah selanjutnya adalah melakukan uji hipotesis dengan menggunakan statistik non-parametrik, yaitu digunakan uji *Kruskal-Wallis*.

Uji *Kruskal Wallis* digunakan untuk menguji signifikansi hipotesis komparatif k sampel independen apabila datanya berbentuk ordinal dan distribusi populasinya tidak normal. Uji *Kruskal-Wallis* bertujuan untuk mengetahui apakah ada perbedaan pandangan mengenai mekanisme pelaksanaan FA di bandar udara.

Pengujian hipotesis dilakukan dengan bantuan program komputer SPSS versi 17.0 for Windows. Dalam pengkajian ini penulis menentukan *level of significance* alpha sebesar 5 % (0,05). Hasil pengujian hipotesis dapat disimpulkan berdasarkan pada besarnya *p-value*. Apabila *p-value* nilainya lebih besar dari tingkat signifikansi (0,05), maka hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima. Apabila *p-value* kurang dari tingkat signifikansi (0,05), maka hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa hipotesis nol ( $H_0$ ) yang diuji ditolak.

$N = \sum J_i =$  Jumlah (banyaknya) pengamatan dari satu gugus data. Peringkat (rank) pengamatan  $y_{ij}$  yang terkecil = 1 dan yang terbesar = N.

Hipotesis  $H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$

$R_{ij}$  = peringkat dari  $y_{ij}$

$R_i$  = total peringkat pengamat

contoh ke-i

$\bar{R}_i$  = rata-rata peringkat contoh ke-i

$$E(R_i) = \frac{N+1}{2}$$

$$E(\bar{R}_i) = \frac{1}{J_i} \sum E(R_{ij}) = \frac{N+1}{2}$$

Statistik uji kesamaan rata-rata :

$$K = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{i=1}^I J_i \left( \bar{R}_i - \frac{N+1}{2} \right)^2$$

atau

$$K = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{i=1}^I J_i \frac{R_i^2}{J_i} - 3(N+1)$$

Hipotesis  $H_0$  ditolak pada taraf uji  $\alpha$  jika,  $K \geq \chi^2_{\alpha}(I-1)$

I = banyaknya perlakuan.

Bila  $H_0$  : benar,

$$\bar{R}_i - \bar{R}_j \sim N \left( 0, \frac{N(N+1)}{12} \left[ \frac{1}{J_i} + \frac{1}{J_j} \right] \right)$$

Sehingga

$$Z = \frac{\bar{R}_i - \bar{R}_j}{\sqrt{\frac{N(N+1)}{12} \left( \frac{1}{J_i} + \frac{1}{J_j} \right)}}$$

$$|\bar{R}_i - \bar{R}_j| \leq Z_{\alpha/2m} \sqrt{\frac{N(N+1)}{12} \left[ \frac{1}{J_i} + \frac{1}{J_j} \right]}$$

Dimana  $m = I(I-1)/2$

## 3. Hipotesis Pengkajian

"Hipotesis adalah pernyataan yang diterima secara sementara sebagai salah satu kebenaran sebagaimana adanya, pada saat fenomena dikenal dan merupakan dasar serta panduan dalam verifikasi".

Hipotesis dalam pengkajian ini adalah sebagai berikut: terdapat perbedaan persepsi yang signifikan antara perusahaan angkutan udara di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali terhadap mekanisme pelaksanaan *flight approval*.

## DATA DAN HASIL PENGKAJIAN

### 1. Statistik Angkutan Udara Bandar Udara Ngurah Rai – Bali

Perusahaan angkutan udara yang beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali dengan rincian sebagai berikut perusahaan angkutan udara yang melayani penerbangan domestik

sebanyak 11 perusahaan, penerbangan internasional sebanyak 23 perusahaan, penerbangan tidak berjadwal sebanyak 8 perusahaan dan ground-handling *agent* sebanyak 9 perusahaan. Rute domestik yang dilayani oleh Perusahaan Penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 1. Perusahaan angkutan udara beroperasi Bandar Udara Ngurah Rai - Bali (Domestik) Tahun 2010

No	Instansi/Perusahaan		Letter Code	
	PENERBANGAN DOMESTIK		Three letter	
1	Batavia Air		BTW	
2	Garuda Indonesia		GIA	
3	Indonesia Air Asia		AWQ	
4	Indonesia Air Transport		IAT	
5	Lion Air		LNI	
6	Mandala Airlines		MDL	
7	Merpati Nusantara		MNA	
8	Sriwijaya Air		SJY	
9	Sky Aviation			
10	Aviastar			
11	Citilink			
PENERBANGAN INTERNASIONAL				
1	Air Asia		AXM	
2	Cathay Pacific		CPA	
3	China Airlines		CAL	
4	China Eastern		CES	
5	Eva Air		EVA	
6	Garuda Indonesia		GIA	
7	Hongkong Airlines		HKE	
8	Japan Airlines		JAL	
9	Jet Star		JST	
10	Korean Air		KAL	
11	Lion Air		LNI	
12	Malaysia Airlines		MAS	
13	Merpati Nusantara		MNA	
14	Ozjet Airline		OZT	
15	Qatar Airways		QTR	QR
16	Singapore Airlines		SIA	SQ
17	Sky West		SKY	XR
18	Strategic		AGC	VC
19	Thai International		THA	TG
20	Trans Aero		TSO	UN
21	Valuair		VLU	VF
22	KLM		KLM	KL
23	Virgin Blue		VBA	DJ
PNB. TIDAK BERJADWAL/CHARTER				
2	Air Fast			
3	National Utility Helicopter		NUH	
4	Pelita Air Service		PAS	6D
6	Riau Airlines		RIU	RU
7	Shanghai Airlines		CSH	FM
8	Trans Wisata			
9	Travira Air			
GROUND HANDLING AGENT				
1	Aerowisata Catering Service		ACS	
2	Gapura Angkasa		GAPURA	
3	Jasa Angkasa Semesta		JAS	
4	JAS Aero Engineering		IAE	
5	Jasa Angkasa Boga		JAB	
6	Koperasi Angkasa		ABD	
7	Pratita Titian Nusantara		PTN	
8	Parewa			
9	Sari Rahayu Biomantara			

Sumber: Anso

Tabel 2. Data rute domestik Bandar Udara Ngurah Rai - Bali Tahun 2010

No	Airlines	CKG	SUB	JOG	UPG	AMI	BDO	KOE	MOF	BMU	ENET	MC	LB	JUML
1	Garuda	13	3	2	2	1	-	1						22
2	Lion	9	1	1	2	-	-	-						13
3	Merpati	1	1	-	-	5	-	1	1	1	1	1		12
4	Air Asia	4	-	-	-	-	1	-						5
5	Batavia	2	1	-	-	-	-	1						4
6	Mandala	-	3	1	-	-	-	-						4
7	Wings Air	-	3	-	-	-	-	-						3
8	Iat	-	-	-	-	2	-	-					1	2
9	Sriwijaya	1	-	-	-	-	-	-						1
10	Citilink	1	-	-	-	-	-	-						1
11	Avia Star												1	1
12	Riau Air					2					1	1		4
13	Nusantara Air Charter												1	1
Total		31	12	4	4	10	1	3	1	1	1	2	4	74

Sumber : PT API Bandara Ngurah Rai 2010



Berdasarkan data pada tabel 2, frekuensi penerbangan dengan tujuan domestik paling banyak dilayani oleh PT. Garuda Indonesia Airways yaitu sebanyak 22 kali penerbangan setiap hari dengan 6 (enam) jaringan rute domestik yaitu Bandar Udara Soekarno Hatta – Cengkareng, Bandar Udara Juanda – Surabaya, Bandar Udara Adi Sucipto – Yogyakarta, Bandar Udara Sultan Hasanuddin – Makassar, Bandar Udara Selaparang – Mataram, dan Bandar Udara El Tari – Kupang.

Produksi angkutan udara seperti pergerakan pesawat dan penumpang di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali dari tahun 2005 sampai dengan 2009 dapat dilihat pada tabel 3.

Berdasarkan data *flight approval* untuk *extra flight* yang diperoleh dari PT. Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Ngurah Rai – Bali selama 7 bulan terakhir (September 2010 sampai dengan Maret 2011) dan permintaan FA pada tahun 2009 sebagai berikut:

Tabel 3. Data pergerakan pesawat dan penumpang Bandar Udara Ngurah Rai - Bali Tahun 2005 - 2010

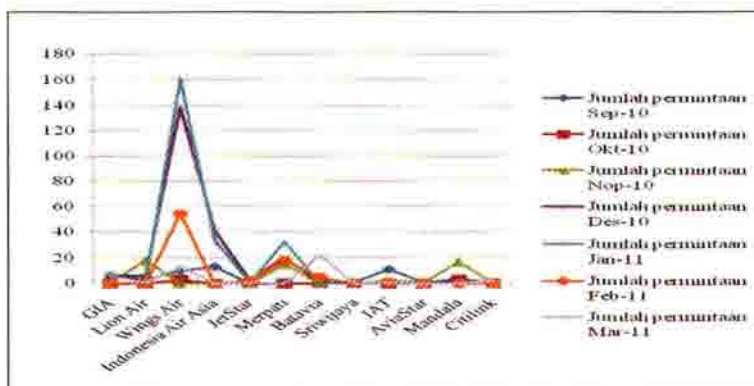
Bulan		Aircraft			Passenger		
		ARR	DEP	LCL	ARR	DEP	TRS
2005	INT	9,960	10,002	0	1,511,181	1,520,949	15,810
	DOM	20,869	20,914	1,478	1,651,245	1,670,746	135,622
2006	INT	9,087	9,124	0	1,427,110	1,396,444	44,074
	DOM	20,007	20,031	1,051	1,697,549	1,660,189	73,038
2007	INT	9,491	9,608	0	1,803,112	1,797,482	26,643
	DOM	21,152	21,161	1,162	1,956,394	1,938,137	58,130
2008	INT	11,907	11,962	0	2,094,480	2,108,828	33,202
	DOM	22,324	22,362	1,158	2,093,520	2,052,486	91,585
2009	INT	15,662	15,691	0	2,473,648	2,465,633	41,398
	DOM	22,339	22,340	760	2,300,132	2,251,617	93,005
2010	INT	17,563	17,567	0	2,823,940	2,831,568	53,826
	DOM	24,546	24,623	628	2,668,245	2,687,824	64,129
JUMLAH	INT	58,008	58,263	0	9,659,823	9,655,271	173,555
	DOM	166,906	167,354	5,477	19,726,776	19,664,653	596,059
JML	INT		116,271			19,488,649	
SELURUH	DOM		339,737			39,987,488	
TOTAL	INT+D		456,008			59,476,137	

Sumber : PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Ngurah Rai Tahun 2010

Tabel 4. Data *flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai-Bali pada September 2010 s.d Maret 2011

Perusahaan Penerbangan	Jumlah permintaan							Jumlah
	Sep-10	Okt-10	Nop-10	Des-10	Jan-11	Feb-11	Mar-11	
GIA	6	0	0	6	6	0	6	24
Lion Air	3	0	18	6	1	0	1	29
Wings Air	10	3	0	138	160	54	13	378
Indonesia Air Asia	13	0	0	41	33	0	0	87
JetStar	0	0	0	3	1	2	1	7
Merpati	0	0	15	20	32	18	0	85
Batavia	0	0	0	1	0	5	22	28
Sriwijaya	1	0	0	0	0	0	0	1
IAT	11	0	2	0	0	1	1	15
AviaStar	1	0	1	0	0	0	0	2
Mandala	2	3	17	4	0	0	0	26
Citilink	0	0	0	0	0	0	3	3
Jumlah	47	6	53	219	233	80	47	685

Sumber: PT. Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Ngurah Rai

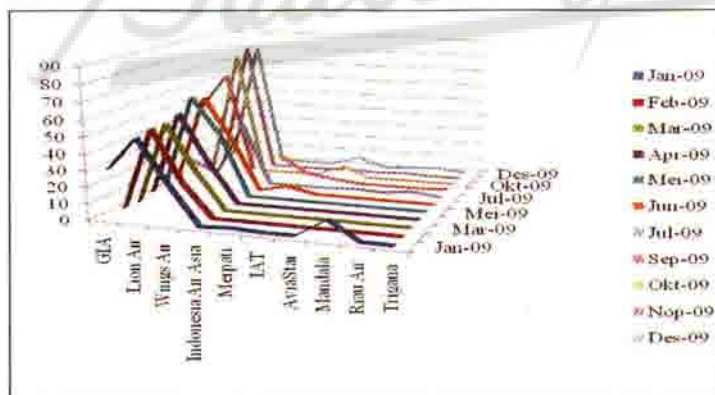


Grafik 1. Data *flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali September 2010 s.d Maret 2011

Berdasarkan tabel 4. terlihat bahwa selama kurun waktu September 2010 sampai dengan Maret 2011, jumlah permintaan FA untuk *extraflight* paling banyak terbanyak terjadi pada bulan Desember 2010 dan Januari 2011. Perusahaan penerbangan PT. Wings Air lebih mendominasi karena jumlah permintaan FA paling banyak dibanding dengan perusahaan penerbangan lainnya, yaitu sebanyak 378 izin.

Untuk melihat data fluktuasi jumlah permintaan FA untuk *extraflight* dalam setahun, akan disajikan data permintaan FA di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali pada tahun 2009, dapat dilihat pada grafik 2.

Berdasarkan Gambar 2. *flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali tahun 2009, jumlah permintaan penambahan penerbangan (*extra flight*) pada beberapa perusahaan angkutan udara selalu mengalami peningkatan. Peningkatan tersebut terjadi pada hari atau musim liburan seperti pada saat liburan tahun baru (Desember s.d Januari), liburan anak sekolah (Mei s.d Juni) dan liburan Idul Fitri. Pada tahun 2009, perusahaan penerbangan PT. Lion Air mendominasi permintaan *flight approval* (FA) *extra flight* dengan jumlah rata-rata *flight approval* (FA) tiap bulannya sebanyak 50 kali penerbangan.



Grafik 2. *Flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali Tahun 2009



## 2. Analisis Persepsi perusahaan angkutan udara terhadap mekanisme pelaksanaan *flight approval* di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali

### a. Uji Validitas

Uji validitas pada pengkajian ini menggunakan korelasi *Pearson Product Moment*. Korelasi *Pearson Product Moment* dalam pengkajian ini dilakukan untuk mengetahui apakah variabel dan sampel yang diperoleh dari item pertanyaan dalam kuesioner dapat dilakukan analisis lebih lanjut. Hal tersebut dapat dilihat dari besarnya nilai korelasi *Pearson Product Moment* dari skor total item pertanyaan setiap variabel. Apabila nilai *r-product moment*  $> 0,3$  dengan nilai signifikan dibawah  $0,05$  maka item pertanyaan tersebut dapat dianalisis lebih lanjut.

Tabel 5. Hasil Uji Validitas Pertanyaan

Pertanyaan	Nilai r	Probality	Keterangan
Proses persetujuan persetujuan terbang ( <i>flight approval</i> ) yang diberikan lebih cepat dari segi administratif	0,756	0,030	valid
Proses permohonan persetujuan terbang ( <i>flight approval</i> ) secara tertulis lebih kuat legalitasnya dibandingkan melalui Pesan Layanan Singkat (Short Message Service), Faksimili atau Surat Elektronik (e-mail/g-mail)	0,878	0,004	valid
Permohonan persetujuan terbang ( <i>flight approval</i> ) secara tertulis lebih aman dan nyaman	0,999	0,01	valid

Sumber: data primer yang diolah

Tabel 5 menunjukkan bahwa semua item pertanyaan mengenai mekanisme permohonan *extra flight* adalah valid, sehingga tidak ada satupun item pertanyaan yang dihilangkan.

### b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk menunjukkan konsistensi alat ukur

sebab apabila data memang benar sesuai dengan kenyataan, maka berapa kali pengambilan akan tetap sama. Dalam pengkajian ini uji reliabilitas menggunakan *Alpha Cronbach*, apabila nilai  $\alpha > 0,6$  maka data dikatakan reliabel. Hasil uji reabilitas variabel diperoleh nilai  $0,881$ .

### c. Analisis Data (Perusahaan Angkutan Udara)

Pengujian dilakukan dengan membandingkan nilai *mean* di antara perusahaan penerbangan yang mengajukan FA kepada Dirjen Perhubungan Udara. Uji *Kruskal-Wallis* pada pengkajian ini menggunakan program komputer SPSS versi 17.0 for window. Kriteria yang ditetapkan terhadap hipotesis adalah sebagai berikut:

$H_0$  ditolak jika  $p\text{ value} < 0.05$ , yang berarti  $H_1$  diterima atau terdapat perbedaan persepsi yang signifikan antara perusahaan penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali.

$H_0$  diterima jika  $p\text{ value} > 0.05$ , yang berarti  $H_1$  ditolak atau tidak terdapat perbedaan persepsi yang

signifikan antara perusahaan penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali. Hasil pengujian data hipotesis nampak pada tabel 6.

**Tabel 6.** Hasil analisis hipotesis

No	Perusahaan Angkutan Udara	Mean Rank
1.	PT. Sriwijaya Air	4.33
2.	PT. Merpati Airlines	10.00
3.	PT. Aviastar Mandiri	10.00
4.	PT. Lion Air	17.33
5.	PT. Wings Air	17.33
6.	PT. Metro Batavia	10.00
7.	PT. GIA	10.00
8.	PT. Indonesia Air Asia	21.00

Sumber: Print Out Komputer

**Tabel 7.** Table test statistics

Test	Mekanisme
Chi-Square	17.274
Df	7
Asymp Sig	0.0016

Sumber: Print Out Komputer

Dari hasil tabel 7. output di atas terlihat bahwa statistik hitung *Kruskal-Wallis* (sama dengan perhitungan *Chi-Square*) adalah 0.016. Nilai probabilitas ini lebih kecil dari taraf signifikansi yang ditentukan yaitu 0.05. Dengan demikian secara keseluruhan disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara persepsi perusahaan penerbangan terhadap proses permohonan ijin terbang (*flight approval*) di Bandar Udara Ngurah Rai – Bali.

Kesimpulan yang diambil yaitu  $H_0$  ditolak atau  $H_1$  diterima yang berarti terdapat perbedaan yang signifikan persepsi antara perusahaan penerbangan terhadap mekanisme/proses permohonan ijin (*flight approval*).

Pengujian selanjutnya melihat perbedaan atau membandingkan

*mean* antara masing masing kelompok sampel untuk mengetahui persepsi mana antara PT. Sriwijaya Air, PT. Merpati Airlines, PT. Aviastar Mandiri, PT. Lion Air, PT. Wings Air, PT. Metro Batavia, PT. GIA, dan PT. Indonesia Air Asia yang lebih baik.

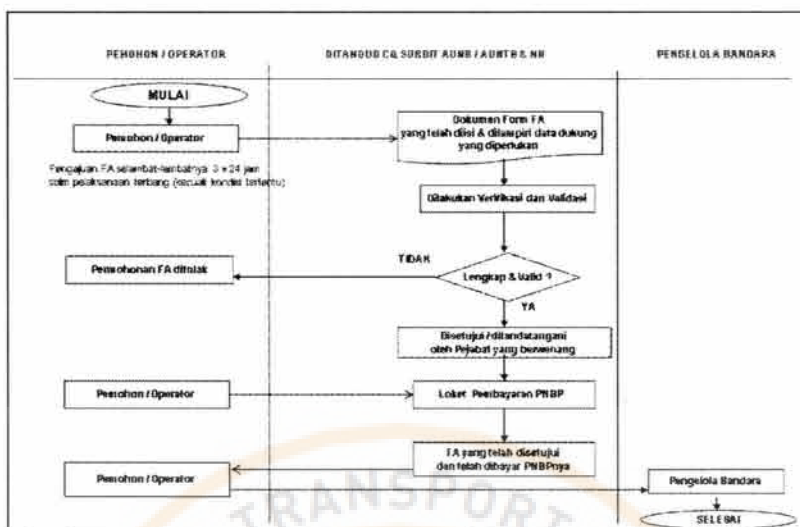
Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa secara keseluruhan persepsi dari PT. Indonesia Air Asia yang lebih baik terhadap mekanisme/proses pelaksanaan permohonan persetujuan ijin (*flight approval*) yang ditinjau dari kecepatan, legalitas, keamanan dan kenyamanan, dilihat nilai *mean* sebesar 21,00. Urutan kedua ditempati oleh PT. Lion Air dan PT. Wings Air dengan nilai *mean* sebesar 17,33. Urutan ketiga ditempati oleh PT. Merpati Airlines, PT. Aviastar Mandiri, PT. Metro Batavia, dan PT. GIA. PT.Sriwijaya Air mempunyai nilai *mean* yang paling rendah yaitu 4,33 karena perusahaan penerbangan belum pernah mengajukan persetujuan terbang (*flight approval*) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Pada prinsip obyektivitas, persepsi antara perusahaan penerbangan hampir sama karena ada beberapa perusahaan penerbangan yang mempunyai nilai *mean* yang sama. Secara keseluruhan kedelapan perusahaan penerbangan memiliki persepsi yang sama-sama positif.

### PEMBAHASAN

Proses pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) yang diterbitkan pada jam kerja mempunyai alur sebagai berikut:





Gambar 3. Proses pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) yang diterbitkan pada jam kerja

Prosedur dalam pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) yang diterbitkan pada jam kerja sebagai berikut:

1. Pemohon mengajukan secara tertulis paling lambat 3 x 24 jam sebelum dilaksanakan penerbangan, dengan mengisi data rencana kegiatan angkutan udara sesuai formulir FA.
2. Pemohon persetujuan terbang (FA) dapat diajukan oleh :
  - a. Penanggung jawab badan usaha angkutan udara niaga yang bersangkutan
  - b. Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang bersangkutan
  - c. Pegawai badan usaha angkutan udara niaga/ pemegang izin kegiatan, yang ditunjuk dan diberi kuasa untuk menandatangani atau memohon persetujuan terbang
  - d. Perwakilan perusahaan angkutan udara asing yang berada di Indonesia
  - e. Agen yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan udara asing berdasarkan suatu perjanjian; atau
  - f. Perwakilan diplomatik dari negara tempat berdirinya perusahaan angkutan udara atau pesawat udara didaftarkan.
3. Permohonan disertai data dukung yang terdiri atas :
  - a. Daftar tunggu (*waiting list*) untuk penerbangan tambahan (*extra flight*)
  - b. Dokumen kontrak *charter* untuk penerbangan *charter*
  - c. Persetujuan dari instansi yang berwenang di bidang pertahanan (*security clearance*) untuk penerbangan luar negeri
  - d. Persetujuan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri (*diplomatic clearance*) untuk penerbangan luar negeri
  - e. Data dukung lainnya yang dianggap perlu

Proses pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) yang diterbitkan di luar jam kerja/hari libur mempunyai alur sebagai berikut:

Gambar 4. Proses pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) yang diterbitkan di luar jam kerja/hari libur/mendesak

Prosedur dalam pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) yang diterbitkan di luar jam kerja/hari libur sebagai berikut:

1. Pemohon mengajukan melalui pesan layanan singkat (sms) atau faksimili atau surat elektronik (*e-mail*)
2. Data yang disampaikan memuat keterangan:
  - a. nama operator
  - b. jenis dan tipe pesawat
  - c. tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan pesawat
  - d. nomor penerbangan (kec. untuk kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga)
  - e. rute penerbangan
  - f. tanggal dan waktu penerbangan
  - g. kapten penerbang (*pilot in command*)
  - h. tujuan penerbangan
  - i. nama pemohon
3. Persetujuan terbang yang telah diberikan atas permohonan melalui sms atau faksimili atau e-mail tersebut tidak membebaskan pemohon untuk mengajukan permohonan persetujuan terbang (mengisi form fisik).  
Persetujuan terbang yang telah diberikan atas permohonan melalui sms atau faksimili atau e-mail, awak pesawat udara hanya melaporkan nomor persetujuan terbang kepada

adband atau penyelenggara BU umum, dan harus menyampaikan salinan persetujuan terbang yang telah diterbitkan dalam waktu selambat-lambatnya 1 x 24 jam dalam hal persetujuan terbang diterbitkan di luar jam kerja atau 3 x 24 jam dalam hal persetujuan terbang diterbitkan di hari libur.

Kewenangan dari masing-masing pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) sebagai berikut:

1. Direktur Jenderal, kegiatan yang dilakukan yaitu pengoperasian pesawat udara sipil asing (registrasi asing) di dalam wilayah Indonesia

Keterangan: dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk (Direktur Angkutan Udara)

2. Direktur Angkutan Udara  
Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal melakukan :
  - a. extra flight;
  - b. penerbangan VVIP atau VIP;
  - c. perusahaan angkutan udara niaga berjadwal melakukan: reroute angkutan udara niaga tidak berjadwal
  - d. perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal melakukan kegiatan angkutan udara yang bersifat insidental (*spot charter*);
  - e. pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) melakukan kegiatan angkutan udara kecuali untuk kegiatan evakuasi medis (*medical evacuation*);

Keterangan: dapat dilimpahkan kepada Kasubdit di lingkungan Direktorat Angkutan Udara.



3. Kasubdit di lingkungan Direktorat Angkutan Udara

- a. perusahaan angkutan udara niaga berjadwal melakukan
    - perubahan jadwal penerbangan,
    - perubahan tipe pesawat udara,
    - penempatan pesawat udara (*positioning flight*);
  - b. perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal melakukan kegiatan angkutan udara untuk jangka panjang (*long term charter*);
  - c. pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga melakukan kegiatan angkutan udara untuk kegiatan evakuasi medis (*medical evacuation*);
  - d. penerbangan tanpa penumpang umum (*ferry flight*) untuk ke dan dari luar negeri;
  - e. penerbangan lintas (*over flying*) wilayah udara Indonesia;
  - f. pendaratan teknis (*technical landing*) bukan untuk tujuan komersial oleh pesawat udara asing.
4. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi

Angkutan udara niaga tidak berjadwal dan angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) yang melakukan penerbangan antar Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) provinsi.

5. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara/ Penyelenggara Bandar Udara Umum penerbangan lokal (penerbangan tempat tinggal landas dan mendarat pada bandar udara sama seperti *training flight*, *test flight*, dan *joy flight*).

Biaya penerbitan permohonan ijin (*flight approval*) menurut Peraturan Pemerintah

Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2009 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan, yaitu:

1. Dalam negeri dengan satuan per flight approval sebesar Rp. 100.000,00
2. Luar negeri dengan satuan per flight approval sebesar Rp. 150.000,00

Persetujuan terbang (*flight approval*) untuk penambahan penerbangan (*extra flight*) merupakan persetujuan yang dikeluarkan oleh Direktorat Perhubungan Udara di bidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan/atau hak angkut (*traffic rights*) dan/atau penggunaan pesawat udara untuk memenuhi tingginya permintaan kapasitas angkutan udara pada musim sibuk (*peak season*) atau lonjakan penumpang pada rute tertentu. Berdasarkan data tujuh bulan terakhir (September 2010 s.d Maret 2011) persetujuan terbang yang diberikan oleh Dirjen Udara melalui penyelenggara bandar udara (PT. Angkas Pura I Cabang Bandar Udara Ngurah Rai - Bali) untuk penambahan penerbangan (*extra flight*) kepada perusahaan penerbangan yang beroperasi Bandar Udara Ngurah Rai - Bali ada sebanyak 685 izin. Perusahaan penerbangan yang paling banyak mengajukan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk penambahan penerbangan (*extra flight*) adalah PT. Wings Air, selanjutnya disusul oleh PT. Merpati Airlines dan PT. Indonesia Air Asia. Peningkatan jumlah FA untuk penambahan penerbangan (*extra flight*) di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali terjadi pada hari atau musim liburan sekolah liburan anak sekolah (Mei s.d Juni), liburan tahun baru (Desember s.d Januari), dan liburan Idul

Fitri. Perusahaan penerbangan PT. Wings Air mendominasi permintaan FA untuk *ekstra flight*, pada bulan Januari 2011 sebanyak 160 izin.

Berdasarkan analisis persepsi perusahaan penerbangan terhadap mekanisme pelaksanaan pelayanan permohonan ijin terbang (*flight approval*) untuk penambahan penerbangan di Bandar Udara Ngurah - Rai Bali yang meliputi kecepatan pelayanan (administrasi) dari Dirjen Perhubungan Udara dalam proses perijinan persetujuan terbang (*flight approval*) secara langsung/dokumen (bukti fisik) dibandingkan melalui Pesan Layanan Singkat (Short Message Service), Faksimili atau Surat Elektronik (e-mail/g-mail), menunjukkan hasil bahwa terdapat perbedaan dalam pelaksanaannya. Hal ini terjadi, karena perusahaan penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali mempunyai perbedaan yang cukup signifikan dalam jumlah ijin terbang (*flight approval*) untuk *extra flight* yang telah dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan Udara.

Berdasarkan data *flight approval* sampai bulan Maret tahun 2011 PT. Wings Air dan PT. Indonesia Air Asia mempunyai jumlah *flight approval* untuk *extra flight* yang sangat tinggi dibanding dengan perusahaan penerbangan lainnya. Namun demikian, pada prinsip obyektivitasnya perusahaan penerbangan mempunyai persepsi yang sama-sama positif terhadap pelayanan yang diberikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk *extra flight*. Selanjutnya, menurut perusahaan penerbangan proses permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) secara tertulis lebih kuat legalitasnya dan lebih aman serta nyaman dibandingkan melalui

pesan layanan singkat (*short message service*), faksimili atau surat elektronik (e-mail/g-mail).

Hasil wawancara dengan perusahaan angkutan udara terkait dengan pelaksanaan permohonan persetujuan ijin (FA/*flight approval*) di bandar udara, hambatan pelaksanaan *flight approval* adalah kadang terjadi ketidaksesuaian antara tower dan AMC masalah estimasi time dan perlu adanya evaluasi/pengkajian parking stand yang ada dengan slot time yang dikeluarkan. Saran yang disampaikan oleh perusahaan penerbangan adalah perlunya sosialisasi dan koordinasi ke seluruh jajaran terkait mengenai kemudahan dalam pengajuan/pelaporan FA agar tidak terjadi miskomunikasi antara regulator dan operator dalam pelaksanaannya. Dalam hal pelaporan FA sekiranya bukti fisik tetap diperlukan, agar bisa disusulkan dan FA tetap bisa diterima berdasarkan SMS/NOMOR yang telah diberikan.

Penerbang akan selalu mengisi FPL (Flight Plan) dengan data-data sesuai formulir yang telah disediakan. Namun untuk penerbangan yang terjadwal, operator penerbangan akan menyampaikan RPL (*Repetitive Flight Plan*) ke Unit BO (*Briefing Office*) dan Unit FDO (*Flight Plan Data Operator*) untuk kemudian dimasukkan ke dalam sistem otomatisasi. *Briefing Office* adalah kantor tempat penerbangan atau perwakilannya melaporkan rencana penerbangannya, serta dapat memperoleh data informasi untuk rute penerbangan yang akan ditempuhnya dan sebagainya.

Hasil wawancara *Briefing Office* (BO) terkait dengan pelaksanaan permohonan persetujuan terbang di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali, untuk *local flight* lebih mudah dalam pelaksanaannya karena



otoritas bandar udara yang mengeluarkan. Sedangkan dalam penerapan permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) melalui Pesan Layanan Singkat (Short Message Service), Faksimili atau Surat Elektronik (e-mail/g-mail), *Briefing Office* tetap meminta bukti fisik (dokumen)/hardcopy baik untuk *flight approval* internasional maupun domestik. Hambatan dan permasalahan dalam pelaksanaan *flight approval* (FA) adalah seringnya pesawat yang *unschedule* tidak dilengkapi dengan FA. Agar dapat dipermudah pengurusan masalah FA, Otoritas Bandar Udara Ngurah Rai - Bali diharapkan mempunyai posko yang dapat mengurus FA selama 24 jam operasi.

## PENUTUP

Berdasarkan hasil analisis Kajian Pelayanan *Flight Approval* untuk Penambahan Penerbangan (*Extra Flight*) Rute Dalam Negeri di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali, kesimpulan yang dapat diambil sebagai berikut:

1. Berdasarkan data diatas terlihat bahwa selama kurun waktu september 2010 sampai dengan Maret 2011(7 bulan) sudah dilaksanakan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk *extra flight* sebanyak 685.
2. *Flight approval* untuk *extra flight* di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali terjadi peningkatan pada hari atau musim liburan seperti pada saat liburan tahun baru (Desember - Januari) dan liburan anak sekolah (Mei - Juni).
3. Berdasarkan Uji *Kruskal-Wallis* (secara keseluruhan disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan persepsi antara perusahaan angkutan udara terhadap mekanisme persetujuan terbang (*flight approval*) di Bandar Udara Ngurah Rai - Bali.
4. PT. Indonesia Air Asia mempunyai nilai *mean* yang paling tinggi sebesar 21,00 dan PT.Sriwijaya Air mempunyai nilai *mean* yang paling rendah yaitu 4,33.
5. Pada prinsip obyektivitas, perusahaan angkutan udara memiliki persepsi yang sama-sama positif terhadap proses permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) secara tertulis dibandingkan melalui pesan layanan singkat (*short message service*), faksimili atau surat elektronik (*e-mail/g-mail*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2008, *Modul Dilat Fungsional Peneliti Tingkat Pertama (Bidang IPS)*, LIPI, Jakarta.
- Rangkuti, F., 2006, *Measuring Customer Satisfaction* dalam Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Plus Analisis Kasus PLN-JP, PT. Gramedia, Jakarta.
- Supranto, J. 2001, *Statistik Teori dan Aplikasi*, Jilid 2, Edisi ke-6, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Supranto, J., 2006, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan untuk Menaikkan Pangsa Pasar*, PT. Rieneka Cipta, Jakarta.
- Yoeti, H., O., 2005, *Customer Service Cara Efektif Memuaskan Pelanggan*, cetakan -4, PT.Pradnya Paramita, Jakarta.
- \*) Peneliti Muda Pusat Litbang Perhubungan Udara, lahir di Boyolali 5 Juli 1979. Pendidikan Sarjana Matematika (MIPA) dan Program Magister Sistem Teknik Transportasi (MSTT) pada Universitas Gadjah Mada